



⑪ Numéro de publication : **0 505 282 A1**

⑫ **DEMANDE DE BREVET EUROPEEN**

⑳ Numéro de dépôt : **92400756.0**

⑤① Int. Cl.<sup>5</sup> : **B25B 27/30**

㉔ Date de dépôt : **20.03.92**

③① Priorité : **21.03.91 FR 9103443**

④③ Date de publication de la demande :  
**23.09.92 Bulletin 92/39**

⑧④ Etats contractants désignés :  
**BE CH DE ES FR GB IT LI PT**

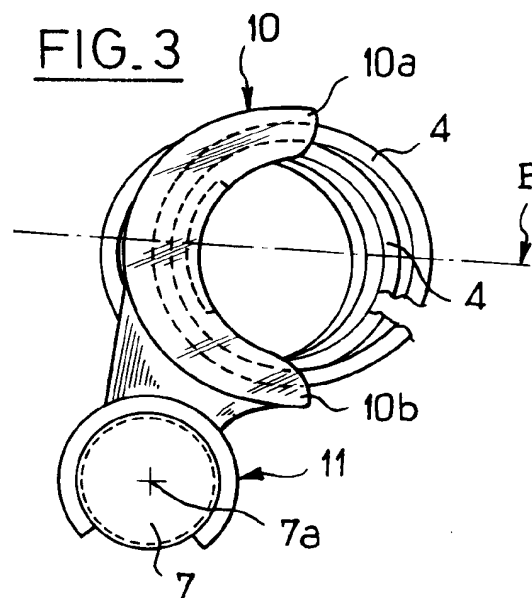
⑦① Demandeur : **MECANIQUE ENERGETIQUE**  
**16 Rue de Chevry**  
**F-77620 Egreville (FR)**

⑦② Inventeur : **Lambert, Robert**  
**16 rue de Chevry**  
**F-77620 Egreville (FR)**

⑦④ Mandataire : **Robert, Jean-Pierre et al**  
**CABINET BOETTCHER 23, rue la Boétie**  
**F-75008 Paris (FR)**

⑤④ **Compresseur de ressorts, notamment pour ressorts cintrés.**

⑤⑦ Le compresseur de ressorts (4) comporte deux mâchoires (8, 9) ayant chacune une partie active (10) en forme de fer à cheval et une partie d'attachement (11) pour sa liaison à un dispositif moteur (7), extérieure à la partie active, de manière que l'axe 7a du dispositif moteur (7) attelé aux mâchoires (10, 11) est à l'extérieur du plan (P) médian de partage des mâchoires en deux branches (10a, 10b).



La présente invention concerne un compresseur de ressorts utilisé comme outil pour le montage ou le démontage des ressorts d'amortisseurs de véhicule automobile.

La structure générale de ce genre d'appareils est bien connue : il s'agit de deux mâchoires destinées à chevaucher pour l'une, une spire inférieure et l'autre, une spire supérieure du ressort, attelées entre elles par un vérin qui les rapproche ou les éloigne pour comprimer ou décompresser le ressort.

La plupart des ressorts à manipuler avec cet appareil sont rectilignes et de ce fait peuvent être saisis par l'appareil dans une position quelconque autour du ressort, sous réserve de l'encombrement de l'environnement du ressort.

D'autres ressorts sont cintrés. C'est notamment le cas des ressorts de suspension de bras de roue séparés de l'amortisseur qui est disposé à l'extérieur du ressort. Les dispositifs utilisés dans ce cas sont spécifiques puisque le vérin est logé à l'intérieur du ressort et est attelé au centre de deux coupelles formant mâchoires.

On comprend que ce matériel spécifique différent du matériel standard de prise du ressort par l'extérieur est un inconvénient pour le garagiste qui doit posséder plusieurs outils.

Le démontage de ce type de ressorts cintrés par des appareils à mâchoires manoeuvrés par l'extérieur est tout à fait malcommode du fait que l'environnement de ces ressorts est très encombré et notamment du côté de sa convexité.

Par ailleurs, il convient de pouvoir placer les mâchoires du compresseur au plus près des coupelles de suspension dans lesquelles sont logées les extrémités du ressort. C'est rarement possible avec les appareils classiques.

La présente invention entend proposer un compresseur de ressorts qui permette de saisir les ressorts cintrés par l'extérieur, et ce de manière aussi simple que pour les ressorts cylindriques, et qui donne la possibilité de saisir un ressort cylindrique au plus près des coupelles.

A cet effet, l'invention a pour objet un compresseur de ressorts notamment de suspension pour véhicule automobile comportant deux mâchoires ayant chacune une partie active en forme de fer à cheval et une partie d'attachement pour sa liaison à un dispositif moteur, extérieure à la partie active, dans lequel l'axe du dispositif moteur attelé aux mâchoires est à l'extérieur du plan médian de partage des mâchoires en deux branches.

Dans le cas des ressorts cintrés, cette disposition permet de placer chaque mâchoire de manière que son plan de partage soit sensiblement confondu avec le plan de cintrage du ressort. Les mâchoires sont ainsi situées à l'endroit où les spires sont le plus écartées les unes des autres tandis que l'organe moteur du compresseur peut être situé en dehors de ce plan

c'est à dire, par exemple, en avant du plan de cintrage du ressort, où généralement il existe un espace disponible sur le véhicule. L'avantage de cet arrangement consiste à pouvoir réaliser une compression maximale du ressort en rapprochant la partie externe des spires, compression qui peut se poursuivre même si la partie interne des spires est devenue jointive, conduisant à un redressement de la courbure du ressort.

Pour pouvoir placer les mâchoires au plus près des coupelles d'extrémité de l'amortisseur, on aura déterminé pour chaque ressort particulier le décalage angulaire autour de l'axe entre les points de contact fil-coupelle à l'extrémité de chaque ressort. Avec ce renseignement, il est possible de décaler angulairement les deux mâchoires d'une valeur fonction de ce décalage de sorte que l'une des extrémités du fer à cheval de chaque mâchoire puisse être glissée au plus près du point de contact ressort-coupelle correspondant. Dans ce cas le plan de partage d'une mâchoire attelée à l'organe moteur du compresseur est décalé par rapport au plan de partage de l'autre de sensiblement la même valeur que celle du décalage des points de contact.

Ce décalage entre les plans de partage des mâchoires (ou coupelles) et l'axe du vérin d'actionnement peut être obtenu de plusieurs manières.

L'une d'elles consiste à interposer entre le vérin et chaque coupelle une pièce d'adaptation intermédiaire, de manière à pouvoir utiliser des coupelles standard qui possèdent leur partie d'attachement dans le plan de partage de la coupelle. Cette réalisation n'offre d'intérêt que s'il existe un espace suffisant à proximité de la génératrice convexe du ressort pour le passage de cette partie d'attachement, qui n'est pas d'encombrement négligeable.

Une autre manière consiste à réaliser des coupelles ou mâchoires spéciales dans lesquelles la partie d'attachement est à l'extérieur de ce plan de partage, par exemple solidaire de l'une des branches de la partie active. Dans ce cas le fond du fer à cheval est d'encombrement minimal et il se trouve à l'endroit où, entre la génératrice extérieure d'un ressort cintré et la structure du véhicule, il n'existe qu'un faible espace libre.

Dans une troisième réalisation, on a prévu que la partie d'attachement soit mobile par rapport à la partie active. Des moyens de fixation sont prévus entre elles pour les fixer dans une ou plusieurs positions relatives possibles. Ce mode de réalisation permet d'ajuster la position des mâchoires à celle des points de contact ressort/coupelle d'amortisseur.

L'invention sera mieux comprise au cours de la description donnée ci-après d'un exemple de réalisation qui permettra d'en dégager les avantages et les caractéristiques secondaires.

Il sera fait référence aux dessins annexés dans lesquels :

- la figure 1 est un schéma illustrant la disposition d'un ressort à manipuler,
- la figure 2 est un schéma d'un appareil conforme à l'invention,
- la figure 3 est un schéma d'une vue de dessus de la figure 2,
- la figure 4 est un schéma d'une variante de réalisation de la mâchoire.

La figure 1, très schématiquement représente un bras 1 de roue de véhicule dont seul le moyeu 2 est représenté, pourvu d'un amortisseur 3 et d'un ressort 4, attelés entre le bras et une pièce de structure 5 du véhicule (une cloche 6 de réception du ressort par exemple).

Le ressort 4 est cintré dans un plan sensiblement transversal au véhicule et l'espace disponible du côté convexe 4a de ce ressort est en général très réduit et ne permet pas d'installer un compresseur de ressort commun.

Les figures 2 et 3 illustrent le compresseur de ressort selon l'invention adapté à la compression d'un ressort cintré. Ce compresseur comporte un organe moteur et deux mâchoires 8 et 9 attelées de manière démontable à l'organe moteur (vérin) 7. Chaque mâchoire comporte une partie active 10 qui est en forme générale de fer à cheval ou de piste semi-annulaire. Cette partie active est destinée à chevaucher environ une demi-spire du ressort comme représenté en figure 3, et pour cela la surface d'appui qu'elle présente en regard de cette spire est de forme hélicoïdale. Le pas de cette hélice est choisi comme expliqué ci-après.

Chaque mâchoire comporte également une partie d'attachement 11 à l'organe moteur 7 qui est solidaire de la partie active mais orientée par rapport à cette dernière de manière que l'axe 7a de cet organe moteur 7 soit à l'extérieur du plan P de partage de la partie active 10 en deux branches 10a et 10b. Dans le cas de la figure 3, les moyens permettant d'obtenir ce décalage sont portés par les mâchoires elles-mêmes sous forme d'une patte de liaison en une seule pièce avec les parties active et d'attachement. On n'a pas représenté une variante de réalisation qui mettrait en oeuvre une mâchoire classique, c'est à dire une mâchoire dans laquelle le plan de partage de la partie active est également plan de symétrie de la partie d'attachement, et une pièce de liaison du vérin 7 à cette mâchoire, pouvant faire levier d'articulation mutuelle des pièces. Cette disposition encombrante n'est pas le meilleur mode de réalisation de l'invention.

Ce décalage, comme on le voit sur les figures, permet de placer les mâchoires sur la partie extérieure des spires, c'est à dire là où elles sont le plus écartées, bien qu'à cet endroit il n'y ait pas la place de loger le vérin. Le vérin 7 se trouve ramené par exemple sur l'avant du ressort qui est suffisamment dégagé, et où il est accessible pour sa manoeuvre.

L'avantage du placement des mâchoires dans la partie convexe du ressort réside dans un plus grand pouvoir de compression de l'appareil. En effet, si la partie des spires chevauchée par les mâchoires est celle par exemple visible sur la figure 2, les spires seraient comprimées sensiblement parallèlement à elles-mêmes. Aussi, dès qu'elles deviennent jointives à l'intérieur de la courbure, la compression devient impossible. En outre, dans cette hypothèse qui permettrait l'utilisation d'un compresseur connu, l'espace entre spires pour loger la mâchoire est très petit à l'intérieur de la courbure du ressort et inférieur à l'épaisseur de la partie active des mâchoires, ce qui rend la mise en place du compresseur difficile voire impossible dans certains cas.

Grâce à l'invention, la compression de la partie convexe du ressort n'est pas entravée par le contact entre les spires au niveau de la partie concave. Les spires pivotent autour de ces contacts intérieurs et la poursuite de la compression engendre un redressement du ressort. Pour que cette opération se fasse dans les meilleures conditions, notamment du point de vue de la sécurité, on aura choisi un pas d'hélice, pour la piste des parties actives de chaque mâchoire, inférieur à celui moyen des spires au niveau de la partie convexe du ressort. On comprend qu'ainsi le contact mâchoire-ressort est réalisé au début de la compression, dans la partie médiane de la mâchoire inférieure et sur la pointe des branches de la mâchoire supérieure. Au cours de la compression le ressort s'écrasant et se redressant, chaque spire en prise tend à reposer sur toute la piste de chaque mâchoire et en fin de compression, le ressort est parfaitement tenu dans les mâchoires.

En outre, des avantages de l'invention résident dans le fait que les mêmes mâchoires peuvent servir pour le démontage des ressorts gauche et droit d'un véhicule automobile (les figures ne concernent que le ressort gauche par exemple).

En effet, on a constaté qu'en fait la courbure ou le cintre des ressorts n'est pas un cercle mais varie du fait de l'orientation dans l'espace des surfaces d'appui des extrémités des ressorts. Il s'ensuit que l'inclinaison A du "plan moyen" de la demi-spire frontale inférieure en prise avec l'appareil sur l'axe du vérin est différente de celle (B) de la demi-spire supérieure.

Cette non symétrie rend nécessaire la provision d'un jeu de mâchoires pour ressorts de gauche et un jeu de mâchoires pour ressorts de droite, si on veut utiliser frontalement des compresseurs classiques. Dans le cas de l'invention en revanche cette absence de symétrie peut être compensée du fait qu'il existe un certain degré de liberté de chaque mâchoire entre les spires du ressort. Ainsi on peut choisir une inclinaison moyenne de chaque mâchoire sur l'axe du vérin qui convient pour manipuler les deux ressorts, en ayant retourné le vérin pour passer de l'un à l'autre

ou en ayant inversé les mâchoires attelées au vérin. Deux mâchoires suffisent donc pour agir sur les ressorts gauche et droit.

La figure 4 illustre une variante de réalisation d'une mâchoire dans laquelle la partie d'attachement 11 est déplaçable par rapport à la partie active 10, le décalage de l'axe 7a du vérin par rapport au plan de partage P de la partie active étant de ce fait réglable. A cette fin, la partie 11 comporte une mortaise M dans laquelle est logé un tenon T de la partie 10.

La mortaise M et le tenon T sont de forme annulaire et des moyens 12 de fixation mutuelle des deux parties 10 et 11 (par exemple des goupilles, des boulons...) sont prévus pour solidariser les deux parties dans l'une de plusieurs configurations déterminées possibles. Cette réalisation peut comporter des variantes, par exemple par articulation d'un bras portant la partie d'attachement sur la partie active.

L'invention couvre également un outil dans lequel les deux mâchoires seraient décalées de manière symétrique par rapport à la partie de fixation (ce que l'on peut obtenir de manière réglable avec la variante de la figure 4). On comprend que de cette manière on peut décaler angulairement l'une par rapport à l'autre autour de l'axe d'un ressort cylindrique les surfaces d'emprise de chaque coupelle ce qui permet de pouvoir les glisser entre la première et la dernière spire du ressort et les coupelles de l'amortisseur, au plus près des points de contact fil/coupelle, en prenant en compte le décalage angulaire qui existe entre ces deux points de contact autour de l'axe du ressort.

Il est ainsi possible d'embrasser, entre les mâchoires du compresseur une partie importante du ressort donc de diminuer les inconvénients (allongement) dûs à la détente des extrémités des ressorts non comprises entre les mâchoires lors de la compression.

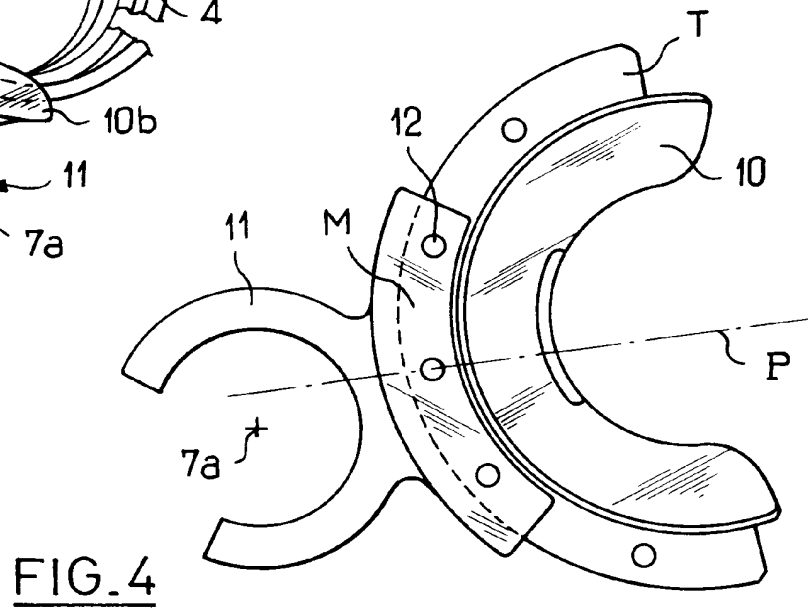
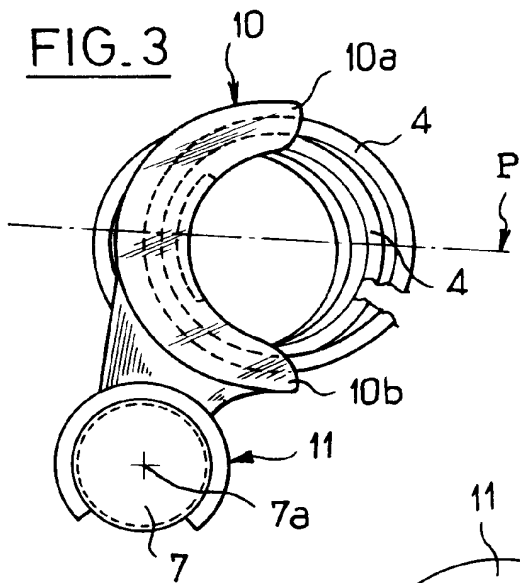
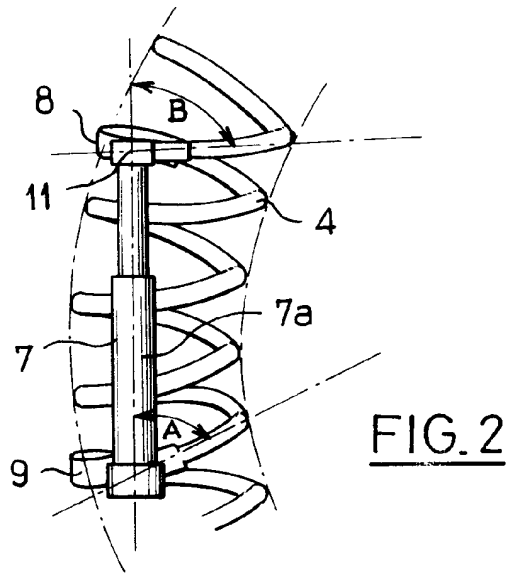
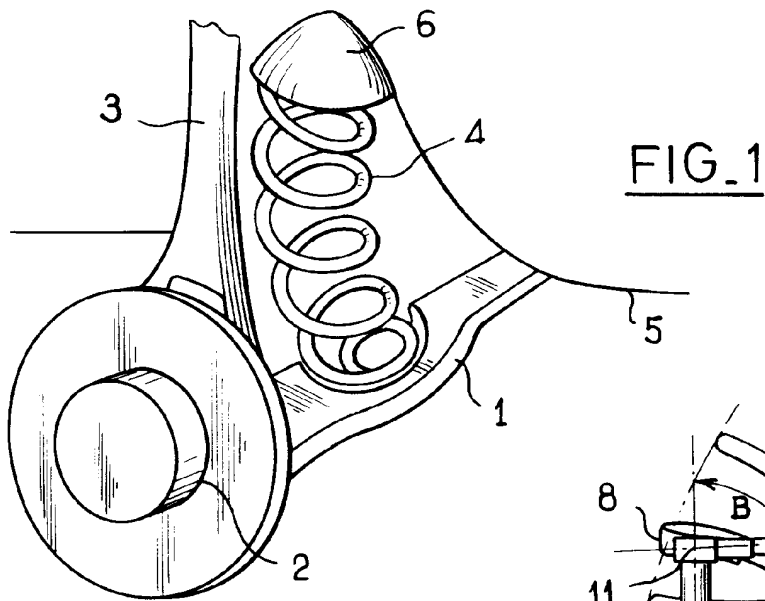
L'invention comprend également un autre mode de réalisation non représenté dans lequel la partie active de la mâchoire est articulée à la partie d'attachement autour d'un axe sensiblement orthogonal à l'axe 7a du vérin. Cette mâchoire articulée permet de disposer de coupelles pratiquement planes dont l'inclinaison autour de cet axe d'articulation constitue un moyen d'adaptation de la partie active à l'hélice de la spire du ressort en prise.

plan (P) médian de partage des mâchoires en deux branches (10a, 10b).

2. Compresseur de ressorts (4) selon la revendication 1 caractérisé en ce que le plan (P) médian de partage des mâchoires est confondu.
3. Compresseur de ressorts selon la revendication 1, caractérisé en ce que le plan médian de partage d'une mâchoire est différent de celui de l'autre mâchoire.
4. Mâchoire de compresseur de ressorts selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce que la partie d'attachement (11) de la mâchoire est située au moins partiellement à l'extérieur du plan (P) de partage des mâchoires en deux branches (10a, 10b).
5. Mâchoire selon la revendication 4 caractérisée en ce que la partie d'attachement (11) est mobile par rapport à la partie active (10) des moyens (12) de fixation étant prévus entre elles pour les immobiliser dans au moins une position relative déterminée.

## Revendications

1. Compresseur de ressorts (4) notamment de suspension pour véhicule automobile comportant deux mâchoires (8, 9) ayant chacune une partie active (10) en forme de fer à cheval et une partie d'attachement (11) pour sa liaison à un dispositif moteur (7), extérieure à la partie active, caractérisé en ce que l'axe 7a du dispositif moteur (7) attelé aux mâchoires (10, 11) est à l'extérieur du





Office européen  
des brevets

# RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numero de la demande

EP 92 40 0756

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int. Cl.5)
P, X	DE-U-9 108 138 (MECANIQUE ENERGETIQUE) * page 6, ligne 5 - ligne 21; figures 1,3 *	1,3	B25B27/30
Y	FR-A-2 421 034 (H. KLANN) * page 4, ligne 32 - page 6, ligne 21; figures 1,2 *	1,2	
Y	FR-A-590 857 (A. VILLERET) * page 1, ligne 15 - ligne 21; figure 2 *	1,2	
A	US-A-1 517 899 (M. J. BURKEL ET AL.) * figures 2,7 *	1,2,4	
A	FR-A-409 792 (J. CERQUEDA)		
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int. Cl.5)
			B25B
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			
Lieu de la recherche LA HAYE		Date d'achèvement de la recherche 15 MAI 1992	Examinateur MAJERUS H. M. P.
CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES		T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons ..... & : membre de la même famille, document correspondant	
X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire			

EPO FORM 1503 01.92 (P0402)

DERWENT-ACC-NO: 1992-318156

DERWENT-WEEK: 199441

*COPYRIGHT 2008 DERWENT INFORMATION LTD*

TITLE: Spring compressor for curved suspension spring has axis of drive unit situated to one side of plane passing through centres of jaws

INVENTOR: LAMBERT R

PATENT-ASSIGNEE: MECANIQUE ENERGETIQUE[MECAN]

PRIORITY-DATA: 1991FR-003443 (March 21, 1991)

PATENT-FAMILY:

PUB-NO	PUB-DATE	LANGUAGE
EP 505282 A1	September 23, 1992	FR
FR 2674167 A1	September 25, 1992	FR
EP 505282 B1	September 14, 1994	FR
DE 69200401 E	October 20, 1994	DE

DESIGNATED-STATES: BE CH DE ES FR GB IT LI PT BE CH DE ES FR GB IT  
LI PT

APPLICATION-DATA:

PUB-NO	APPL-DESCRIPTOR	APPL-NO	APPL-DATE
EP 505282A1	N/A	1992EP-400756	March 20, 1992
FR 2674167A1	N/A	1991FR-003443	March 21, 1991
DE 69200401E	N/A	1992DE-600401	March 20, 1992
EP 505282B1	N/A	1992EP-400756	March 20, 1992

## INT-CL-CURRENT:

TYPE	IPC DATE
CIPS	B25B27/30 20060101

ABSTRACTED-PUB-NO: EP 505282 A1

## BASIC-ABSTRACT:

The spring compressor consists of two curved clamp jaws (8,9) which grip the coils of curved springs (4) and are connected to a drive unit (7). The axis of the drive unit is situated to one side of a plane passing through the centres of the jaws, or to one side of both jaws' centre planes where they are different.

The coupling section (11) which attaches each jaw to the drive can be situated at least partially outside the plane passing through the centres of the two jaws.

USE/ADVANTAGE - For curved springs of a motor vehicle suspension system. Allows curved spring to be gripped from the outside and compressed as easily as a straight spring.

CHOSEN-DRAWING: Dwg.2/4



TITLE-TERMS: SPRING COMPRESSOR CURVE SUSPENSION AXIS  
DRIVE UNIT SITUATE ONE SIDE PLANE PASS  
THROUGH CENTRE JAW

DERWENT-CLASS: P62

SECONDARY-ACC-NO:

Non-CPI Secondary Accession Numbers: 1992-243527